



BEST AVAILABLE COPY

BREVET D'INVENTION

MINISTÈRE
INDUSTRIE ET DU COMMERCE
SERVICE
DE PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE

Gr. 10. — Cl. 1.

N° 1.136.094

Classification internationale :

B 62 d

Perfectionnement aux carrosseries de voitures automobiles.

JEAN HENRI LABOURDETTE résidant en France (Seine).

Demandé le 10 novembre 1955, à 14^h 59^m, à Paris.

Délivré le 22 décembre 1956. — Publié le 9 mai 1957.

Brevet d'invention dont la délivrance a été ajournée en exécution de l'article 11, § 7, de la loi du 5 juillet 1844 modifiée par la loi du 7 avril 1902.)

La présente invention a pour objet un perfectionnement aux carrosseries de voitures automobiles. On sait que le pavillon des carrosseries de voitures automobiles actuelles est très bombé, de sorte que la partie supérieure de l'entrée des portières de la voiture se trouve à un niveau plus bas que le sommet du pavillon, ce qui donne des accès difficiles pour une hauteur normale. La présente invention a pour but de remédier à cet inconvénient en donnant au pavillon une forme particulière.

Suivant l'invention, le pavillon présente une dépression axiale raccordée aux deux bords latéraux du pavillon par deux surfaces convexes. Grâce à cette disposition, pour une même hauteur de la voiture, on peut ainsi donner aux portes une plus grande hauteur qu'avec les pavillons actuels bombés, ce qui améliore sensiblement l'accès intérieur de la voiture. Cette disposition présente, en outre, l'avantage de diminuer la résistance à l'air à l'avancement de la voiture et de rendre celle-ci plus stable en donnant naissance à une veine d'air qui s'écoule dans la dépression axiale du pavillon et qui centre la voiture sur sa ligne de marche.

Dans un mode de réalisation préféré, la dépression axiale du pavillon se trouve à un niveau inférieur à celui des bords latéraux dudit pavillon. Pour une hauteur de portière donnée, on améliore les caractéristiques aérodynamiques de la carrosserie. Une autre caractéristique de l'invention, le pavillon est en deux parties montées à charnière au-dessus de ladite dépression axiale, de façon à former un toit ouvrant en deux moitiés latérales pendantes.

L'invention sera mieux comprise à la lecture de la description suivante et à l'examen des dessins annexes qui montrent, à titre d'exemples non limitatifs, deux modes de réalisation de l'invention sur des dessins.

Fig. 1 est une coupe schématique d'une carrosserie actuelle avec pavillon bombé;

Fig. 2 est une coupe analogue d'une carrosserie avec pavillon de forme nouvelle suivant l'invention;

Fig. 3 est une vue en perspective d'un pavillon suivant l'invention avec la partie avoisinante de la carrosserie;

Fig. 4 est une coupe analogue à celle de la fig. 2, montrant une variante de réalisation de pavillon suivant l'invention, formant toit ouvrant.

En se référant tout d'abord à la fig. 1, on voit sous une forme très schématique, l'allure générale de la coupe transversale d'une carrosserie de voiture automobile actuelle, dans laquelle 1 désigne le plancher, 2 le pavillon bombé reposant par ses bords latéraux sur les membrures latérales 3 dites « brancards de pavillon » et 4 les portières de la voiture.

La hauteur effective d'une carrosserie étant la hauteur comprise entre le plancher et le sommet du pavillon, on voit que, pour une hauteur totale H , la hauteur de l'entrée des portières est h , soit une hauteur inférieure à H , la différence entre H et h représentant le bombé, la profondeur de l'embouti du pavillon. Le fait que cette hauteur h est inférieure à la hauteur H constitue un inconvénient à l'accès dans la carrosserie. Pour réduire la différence entre H et h , il faut réduire la profondeur de l'embouti du pavillon; cette différence est presque nulle lorsque le pavillon est presque plat, c'est-à-dire à peine bombé. C'est ce qui existait dans les carrosseries hippomobiles ou les premières carrosseries automobiles, mais ce fut abandonné tant pour des raisons d'esthétiques que pour des raisons techniques.

Suivant l'invention, le pavillon 5 (fig. 2) présente une dépression axiale 6 raccordée aux deux bords dudit pavillon par deux surfaces convexes. Pour une même hauteur totale H , on voit que l'on peut donner à la hauteur h des portières 7 une

Prix du fascicule: 100 francs.

BEST AVAILABLE COPY

valeur plus grande que la hauteur h correspondant à la disposition classique de la fig. 1.

Non seulement, la forme de pavillon suivant l'invention facilite l'accès de la voiture, mais elle améliore aussi les caractéristiques aérodynamiques de la carrosserie en diminuant le maître-couple, comme cela ressort de la comparaison des fig. 1 et 2. De plus, pendant la marche de la voiture, une veine d'air se forme, qui s'écoule dans la dépression axiale 6 du pavillon (fig. 3) et qui centre la voiture sur sa ligne de route.

On tire le meilleur avantage de la disposition suivant l'invention, lorsque la dépression axiale du pavillon se trouve à un niveau inférieur à celui des bords inférieurs dudit pavillon, comme cela ressort de la fig. 2, car, pour une hauteur totale donnée de la carrosserie et une hauteur donnée des portières, on réalise un maître-couple minimum et, partant, une résistance minimum à l'avancement de la voiture.

Sur la fig. 4, on a représenté une variante de réalisation de pavillon suivant l'invention, dans laquelle le pavillon est en deux parties ou panneaux 8, 9, montées sur une charnière longitudinale 10 disposée le long de la dépression axiale de l'ensemble du pavillon. On réalise ainsi un toit ouvrant composé de deux panneaux indépendants l'un de l'autre, de sorte qu'on a la possibilité, par exemple, d'ouvrir un panneau de ce toit tandis que l'autre reste fermé, ce qui permet d'obtenir l'aération désirée par le côté ouvert, alors que les occupants du véhicule sont protégés du soleil par le panneau resté fermé, résultat qu'on ne peut pas

obtenir avec les toits ouvrants actuels qui s'étendent sensiblement sur toute la largeur du pavillon. Sur la fig. 4, le panneau 9 du pavillon est entr'ouvert tandis que le panneau 8 est fermé. On a représenté en traits mixtes, les circonstances inverse.

On peut encore dire que la nouvelle structure de pavillon suivant l'invention procure une meilleure visibilité latérale grâce à la surélévation des portières et donne un aspect nouveau aux voitures.

Bien entendu, l'invention n'est pas limitée aux modes de réalisation décrits et représentés, on peut y apporter de nombreuses modifications accessibles à l'homme de l'art, sans sortir pour cela du cadre de l'invention.

RÉSUMÉ

1° Pavillon de carrosserie de voiture automobile présentant une dépression axiale raccordée aux deux bords dudit pavillon par deux surfaces convexes.

2° Modes de réalisation comportant l'un, au moins des points suivants :

a. La dépression axiale du pavillon se trouve à un niveau inférieur à celui des bords latéraux dudit pavillon;

b. Le pavillon est en deux parties montées sur charnière le long de ladite dépression axiale, de façon à former un toit ouvrant en deux moitiés latérales indépendantes.

JEAN HENRI-LABOURDETTE.

Par procuration :

Cabinet DANZON.

ST AVAILABLE COPY